Die

deutsche Schlachtflotte eine Gefahr für Deutschlands Machtstellung

Von

HARTWIG SCHUBART

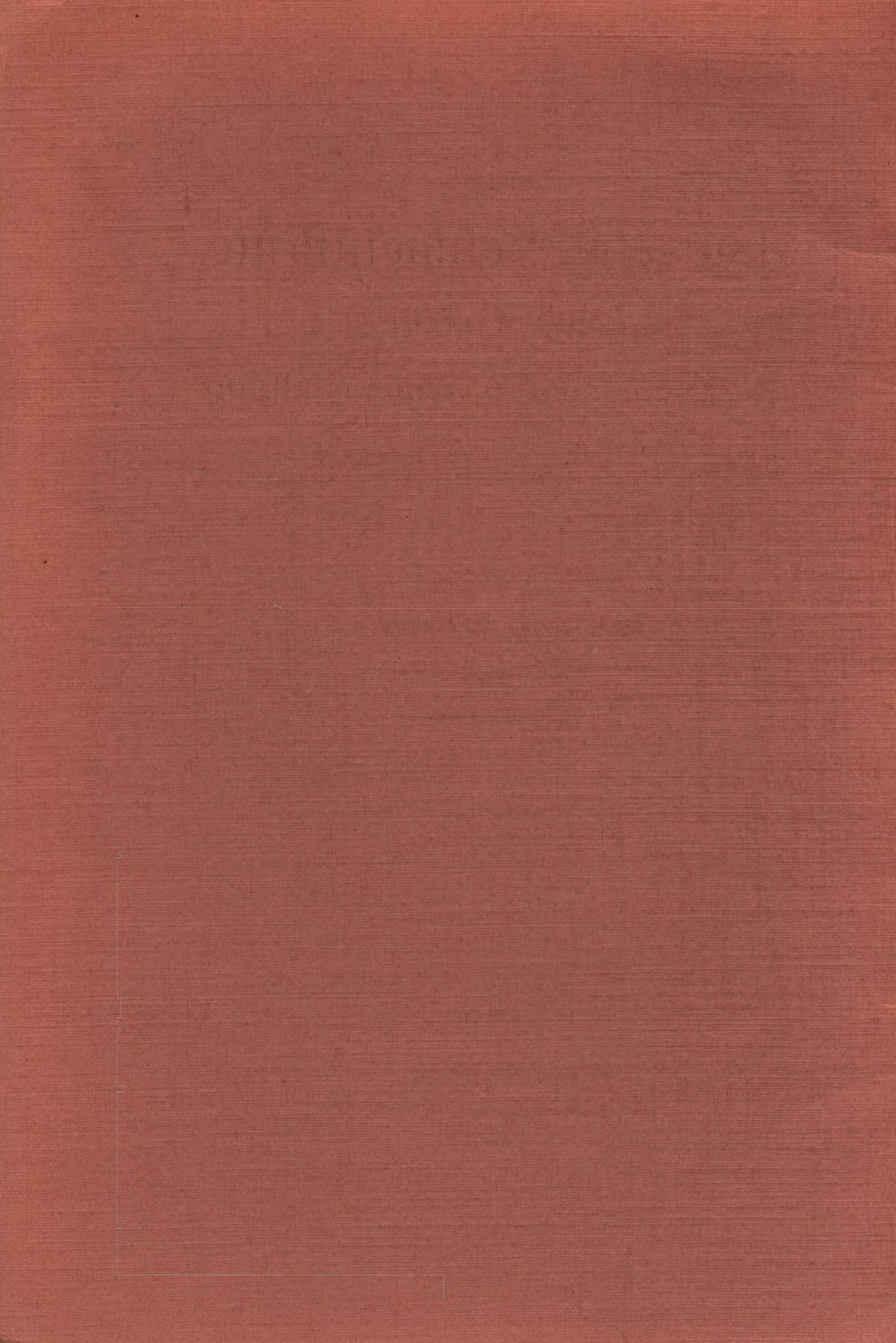
Hauptmann a. D.

Marburg a. Lahn

BERLIN SW 48.

Verlag von Leonhard Simion Nf.

1911.



Herrn Dr. A. Rühl der Verfasser
Hartwig Schubart.

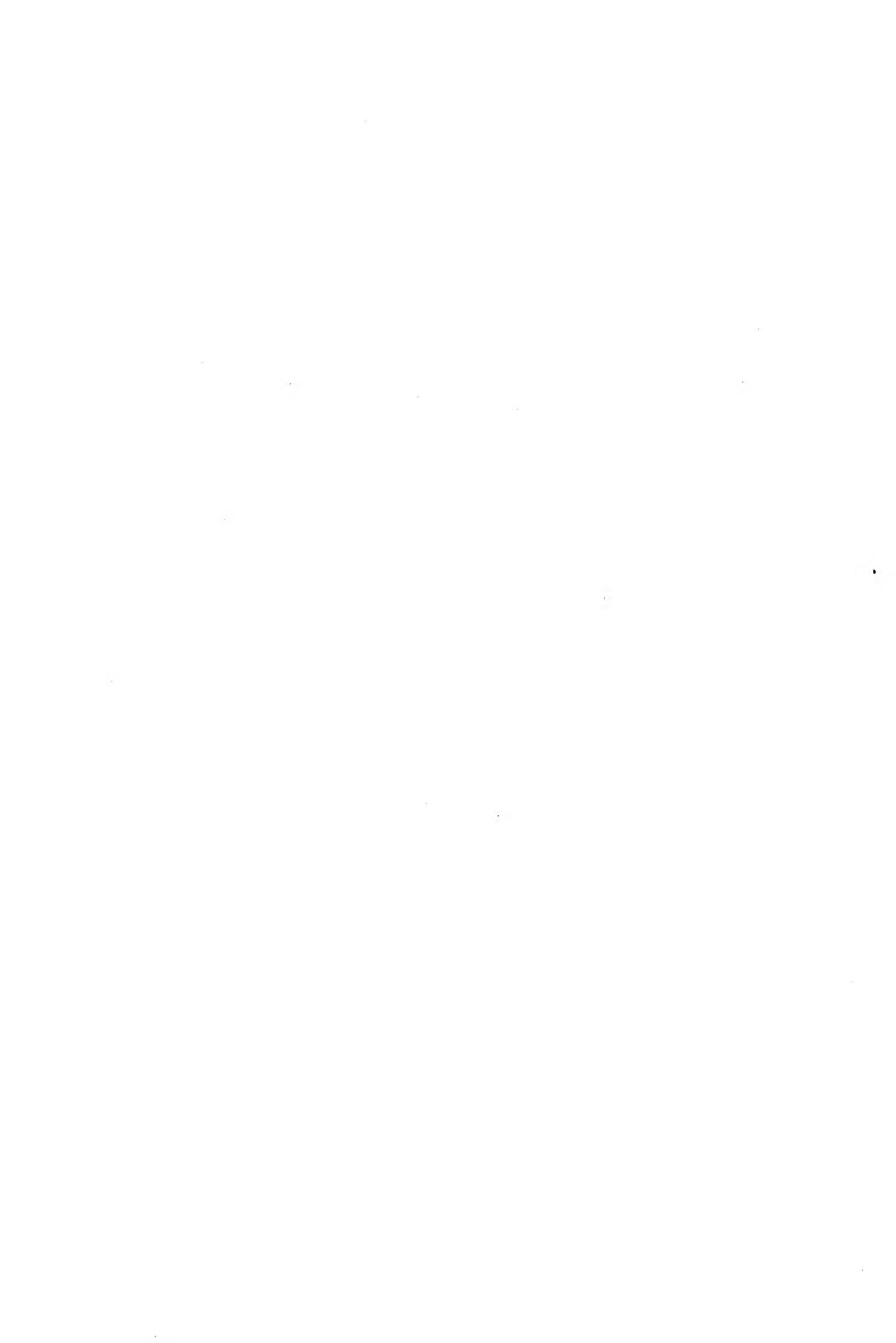
Die

deutsche Schlachtflotte eine Gefahr für Deutschlands Machtstellung

Von

HARTWIG SCHUBART
Hauptmann a. D.
Marburg a. Lahn

BERLIN SW 48.
Verlag von Leonhard Simion Nf.
1911.



Die deutsche Schlachtflotte steht zurzeit in Deutschland wie in England im Vordergrund des Interesses. In letzterem Lande ist neben wenigen Stimmen, die eine Gefahr für England in der deutschen Flotte nicht erblicken zu können zugeben, eine erbitterte Hetze entstanden, die zu schneller Vernichtung derselben auffordert. Dem gegenüber wird von autoritativer deutscher Seite betont, daß unsere Flotte nur defensive, aber nie aggressive Zwecke habe, daß sie nur zur Verteidigung der Küsten und des Seehandels diene, und daß sie eine Gefahr für England um so weniger bedeuten könne, als sie sich bei ihrer relativen Schwäche doch nie mit der gewaltigen Flottenmacht Englands messen könne. Daneben ist in unserm Volke die Meinung verbreitet worden, daß England unsern ihm unbequemen Überseehandel ohne den Schutz der deutschen Flotte längst vernichtet hätte, daß es sich aber vor den gewaltigen Verlusten fürchte, die ihm ein Ringen mit Deutschlands Seemacht trotz des endgültigen Sieges zufügen würde, und daß so unsere Flotte recht eigentlich der Hort des Friedens sei. Endlich gibt es bei uns noch eine kleine Zahl optimistischer Heißsporne, die sogar einen endgültigen Seesieg Deutschlands für durchaus nicht unmöglich halten. Die Berechtigung aller dieser Ansichten zu prüfen und aus ihnen weitere Folgerungen zu ziehen, ist der Zweck der nachfolgenden Zeilen.

Vorauszuschicken ist diesen Untersuchungen ein Vergleich der Lebensnotwendigkeit einer Schlachtflotte für England wie für Deutschland, und die Besprechung der Frage, wie weit die Entwicklung unseres Seehandels durch den Ausbau der Flotte beeinflußt ist.

Dank der einseitigen Cobden-Politik ist England völlig Industrie- und Handelsstaat geworden, die englische Land-

wirtschaft liegt ganz darnieder. Die Folge hiervon ist nicht nur die Notwendigkeit fremder Getreideeinfuhr für den Augenblick, sondern es würde Jahre dauern, bis der englische Boden wieder zur Ertragfähigkeit herangezogen würde; es würde noch länger dauern, bis die englische Bevölkerung wieder die zur Bebauung ihres Landes nötige physische Kraft zurückerworben hätte. Der englische Industriearbeiter ist großenteils durchaus nicht etwa der stout Englishman, wie man bei uns anzunehmen geneigt ist, sondern die wirtschaftliche Ausbeutung, die Agglomeration in den Industriezentren, die Frauen- und Kinderarbeit, der Alkoholismus, dem namentlich die Frauen sich erschreckend zuwenden, haben ihn ausgesogen und kraftlos gemacht, und die neuen Generationen werden von solchen Eltern nicht kräftiger geboren. Eine derartige Bevölkerung ist zur Landarbeit nicht mehr geeignet, auch in Deutschland darf diese Gefahr nicht übersehen werden. So ist also England völlig auf Zufuhr des Brotkorns angewiesen, und die durchschnittlich im Lande vorhandenen Getreidevorräte reichen nur auf etwa vier Wochen zur Ernährung der Bevölkerung aus. Nach einer Notiz, die die Kreuzzeitung am 28. Januar 1911 aus der englischen Statistik bringt, hat England 1910 für 5026 Millionen Mark Nahrungsmittel eingeführt, darunter für 1546 Millionen Getreide und Mehl.

Anders Deutschland. Auch wir sind bereits auf Zufuhr angewiesen; immerhin reichen die durchschnittlich im Lande vorhandenen Vorräte zusammen mit einer nur mittleren Ernte in Getreide etwa für ein Jahr zur Ernährung der Bevölkerung; in Kartoffeln stehen wir noch günstiger. Für das Jahr 1909 gestalten sich nach der amtlichen Statistik die Ziffern für Deutschland folgendermaßen:

Roggen.	Einfuhr:	2 747 211 Dz.	im Wert von	38 551 000 Mark
	Ausfuhr:	6 505 367 -	- - -	92 334 000 -
Mehrbetrag der	Ausfuhr:	3 758 156 Dz.	im Wert von	53 783 000 Mark
Weizen.	Einfuhr:	24 330 969 Dz.	im Wert von	456 457 000 Mark
	Ausfuhr:	2 097 799 -	- - -	39 333 000 -
Mehrbetrag der	Einfuhr:	22 233 170 Dz.	im Wert von	417 124 000 Mark

Roggenmehl.	Einfuhr:	11 801 Dz. im Wert von	260 000 Mark
	Ausfuhr:	1 066 854 - - - -	18 432 000 -
Mehrbetrag der	Ausfuhr:	1 055 053 Dz. im Wert von	18 172 000 -
Weizenmehl.	Einfuhr:	127 502 Dz. im Wert von	3 834 000 Mark
	Ausfuhr:	1 674 554 - - - -	45 083 000 -
Mehrbetrag der	Ausfuhr:	1 520 052 Dz. im Wert von	41 249 000 Mark.

Es überwiegt demnach der Import an Brotgetreide und Mehl den Export um 303 920 000 Mk.; wir brauchen also etwa nur den fünften Teil des englischen Bedarfes für eine Bevölkerung, die über ein Drittel mehr beträgt als diejenige Englands.

England kann seine Nahrungsmittel nur zur See einführen, unser Import kann außer den Seehäfen die Grenzen von Dänemark, Rußland, Österreich, der Schweiz, Frankreich, Luxemburg und Holland benutzen. Daß alle diese Grenzen abgesperrt werden sollten, ist selbst für den Kriegsfall nicht anzunehmen. Die Folgerung für England gebe ich mit den Worten der Kreuzzeitung (Nr. 47 vom 28. Januar 1911):

„Sodann muß England seine gewaltigen unentbehrlichen Nahrungsmittelzufuhren vor jeder Störung zu sichern suchen, insbesondere im K r i e g s f a l l. Zu diesem Zweck ist die englische Regierung genötigt, eine Kriegsflotte zu unterhalten, stark genug, um bei Ausbruch eines Krieges alle Schiffahrtsstraßen offen zu halten und womöglich die feindlichen Geschwader in ihren eigenen Häfen zu blockieren, damit das Inselreich vor der Gefahr der Aushungerung, vor jeder Panik auf dem Lebensmittelmarkt geschützt wird.“ *)

---

*) Vgl. die Worte des Sir Edward Grey im englischen Parlament zur Begründung der Flottenvorlage von 1909:

„On what basis would any arrangement have to be proposed? Not the basis of equality. It must be the basis of a superior British Navy. Our Navy is to us what their army is to them. To have a strong navy would increase their prestige, increase their diplomatic influence, increase their power of protecting their commerce, but it is not a matter of life and death to them as our Navy to us. No superiority of the British Navy over the German Navy could ever put us in a position to affect the independence or integrity of Germany.“ —

Für seine Verproviantierung braucht also Deutschland keine Schlachtflotte, die englische muß aber schon zur Sicherung der Ernährung jeder Kombination gewachsen sein.

Die Zahl der englischen Dreadnoughts wird also im deutschen Reichstage bestimmt.

Bei der Begründung unseres Flottengesetzes ist auf das weitere Anwachsen unseres Seehandels Bezug genommen; bei den diesjährigen Budgetberatungen des Reichstages ist betont, daß sich durch die Handelsentwickelung diese Voraussetzungen erfüllt hätten. Hier dürfte ein Trugschluß vorliegen. Wenn der Handel bei seiner Weiterentwickelung eines Schutzes bedurfte, so mußte umgekehrt, solange dieser Schutz mangelte oder unvollständig war, die Entwickelung stocken. Tatsächlich ist aber das Gegenteil eingetreten, und der Handel hat sich nicht nur in viel schnellerem Tempo entwickelt als die Flotte, sondern auch ohne ihr Zutun. Gewiß soll nicht bestritten werden, daß die Macht eines Staates den Nährboden für die Entwickelung des Handels bildet — bei uns die Erfolge von 1870/71 —, aber sein Wachstum auf diesem Nährboden hängt ab von der Güte der Waren, dem industriellen Fleiß, der Tüchtigkeit der Ingenieure und Chemiker, dem wachen Blick des den Handel vermittelnden Kaufmanns. Diese Faktoren haben den Handel gehoben, nicht die Flotte; der Hochkonjunktur ist der Handel gefolgt, bei ihrem Nachlassen hat er sich entsprechend vermindert trotz der Flotte, und jetzt hebt er sich wieder, weil die Konjunktur steigt, nicht weil die Flotte ihn schützt. Der Aufschwung der holländischen und belgischen Häfen ist auch der Konjunktur gefolgt; eine Flotte schützte sie nicht.

Tabelle 1 zeigt, daß in den Jahren 1888—1909 sich die deutsche Handelsflotte verdoppelt hat, Einfuhr und Ausfuhr mehr als verdoppelt haben, die Linienschiffe von 13 auf 31 gestiegen sind, und der Gesamtbestand an Linienschiffen und großen Kreuzern von 23 auf 46. Ein gleiches Verhältnis zwischen dem Anwachsen des Handels und der Schlachtflotte liegt aber durchaus nicht etwa vor. Betrachtet man nämlich die ersten zwölf Jahre — von 1888 bis 1899 — so ist eine gleichmäßige

Tabelle 1.

	Bestand der deutschen Seeschiffe nach Registertons netto	Schiffe mit Ladung sind in deutschen Häfen zu Handelszwecken		Gesamteigenhandel des deutschen Zollgebiets in Millionen Mark		Bestand der deutschen Schlachtflotte an		
		angekommen	abgegangen	Einfuhr	Ausfuhr	Linienschiffen	grossen Kreuzern	Zus.
1888	1 240 182	50 032	44 512	3851,9	3652,9	13	10	23
1889	1 233 894	54 826	46 388	4486,2	3665,7	12	10	22
1890	1 320 721	54 834	46 512	4628,9	3758,7	12	10	22
1891	1 433 413	56 564	47 580	4836,1	3703,8	12	6	18
1892	1 468 985	56 263	47 756	4468,0	3477,0	14	5	19
1893	1 511 579	57 224	49 815	4483,3	3554,1	14	5	19
1894	1 522 058	60 732	53 625	4545,0	3349,9	14	3	17
1895	1 553 902	57 436	49 948	4565,9	3768,5	14	3	17
1896	1 502 044	62 631	54 150	4899,0	4152,2	14	3	17
1897	1 487 577	66 383	56 580	5175,4	4106,9	13	3	16
1898	1 555 371	74 954	64 187	5745,0	4311,2	11	10	21
1899	1 639 552	77 414	65 839	6127,7	4673,9	11	8	19
1900	1 737 798	77 286	63 994	6406,1	5101,4	12	10	22
1901	1 941 645	78 603	64 535	6016,2	4825,2	13	10	23
1902	2 093 033	78 271	65 234	6093,5	5130,8	14	11	25
1903	2 203 804	80 523	67 552	6675,5	5457,5	18	11	29
1904	2 322 045	83 545	70 172	7224,6	5700,3	19	10	29
1905	2 352 575	88 612	71 811	7777,1	6220,3	23	10	33
1906	2 469 292	89 970	74 490	9110,4	6995,1	25	12	37
1907	2 629 093	93 462	75 819	9820,2	7701,3	27	12	39
1908	2 790 435	95 822	76 904	8803,9	7152,2	29	14	43
1909	2 825 449			9508,6	7481,2	31	15	46

Anmerkung: In den Linienschiffen sind die zur Verwendung in der Hochseeflotte nicht geeigneten Küstenpanzer mitgezählt, 1909: 6.

Quellen: Statistisches Handbuch für das Deutsche Reich, herausgegeben vom Kaiserlichen Statist. Amt. Statistik des Deutschen Reiches, entspr. Bände.

Zunahme Jahr für Jahr in Einfuhr und Ausfuhr ersichtlich; jährlich wächst die Zahl der für Handelszwecke beladenen Schiffe, die die deutschen Seehäfen aufsuchen und verlassen, und die deutsche Handelsflotte selbst hat sich um den dritten Teil ihres Tonnengehalts vermehrt. Namentlich diese letzte Vermehrung gestattet es nun unserm Handel, die jetzt überall

einsetzende Hochkonjunktur auszunutzen. Die Schlachtflotte hat aber für diese Entwickelung nichts geschaffen, sie steht vielmehr an Zahl großer Schiffe 1899 hinter 1888 zurück. Die nächsten 6 Jahre bis 1905 zeigen uns die Ausnutzung der steigenden Konjunktur, insbesondere steigt die Ausfuhr um etwa $\frac{1}{3}$ ihres Gesamtwertes, die Handelsflotte wächst um die Hälfte. In der Schlachtflotte aber wird plötzlich sprunghaft nachgeeilt, und die Zahl der Linienschiffe wächst auf 23. Sie wächst weiter auf 31 im Jahre 1909, während der Handel sich der Konjunktur anschließt; von seinem Hochstand 1907 fällt er durch den allgemeinen Rückschlag und hat trotz der vermehrten Schlachtflotte 1909 die alte Ziffer noch nicht wieder erreicht.

Wenn nun der „Nauticus" 1910 diese ganze Handelsentwickelung unter der Überschrift „10 Jahre Flottengesetz", also gleichsam als Folge desselben, schildert, so ist hier wohl der Wunsch der Vater des Gedankens, nicht grade zum Vorteil einwandsfreier Darstellung. Weiterhin sagt der Nauticus selbst wörtlich (Seite 54): „Politisch läßt sich nur soviel sagen, daß die Flotte b e g i n n t, neben der Armee uns den Frieden in Ehren zu sichern." Wenn wirklich England — eine andere Macht kommt ja nicht in Frage — jemals unsern Seehandel durch einen Krieg vernichten wollte, wie konnte diese Flotte, die jetzt erst zu zählen b e g i n n t, es daran hindern? Ob unsere Flotte den Handel zu schützen jetzt im Stande ist, soll später erörtert werden; zu seiner Entwickelung hat sie nichts beitragen können.

Für die Würdigung unserer Flotte als Handels- und Küstenschutz muß zunächst geprüft werden, gegen wen ein solcher Schutz überhaupt in Frage kommt. Die außereuropäischen Seemächte, Nord-Amerika und Japan, dürften auszuscheiden sein. Aber auch die Süd- und Südwestmächte Europas — Türkei, Österreich-Ungarn, Griechenland, Italien, Spanien und Portugal — werden wohl kaum je in die Lage kommen, einen Konflikt mit dem Deutschen Reiche einer Seeentscheidung zu unterbreiten. In dem Bereich der theoretischen Möglichkeiten liegen nun zwar Seekämpfe mit allen Nordstaaten Europas;

aber Holland, Belgien, Dänemark, das nur über wenige Verteidigungsfahrzeuge verfügt, und die Staaten der Skandinavischen Halbinsel dürfen außer Betracht gelassen werden. Gegen Rußland und Frankreich fällt die Entscheidung auf dem Lande. So bleibt also nur England als möglicher Gegner übrig, eventuell verstärkt durch Frankreich.

1870/71 hatte letzteres Land eine der unsrigen überlegene Flotte. Die unwiderruflich auf dem Land fallenden Waffenentscheidungen zwangen die französischen Marinesoldaten zum Kampf auf dem Lande. Auch in einem Zukunftskriege müssen wir gegen Rußland und Frankreich derartige Verhältnisse anstreben, und jeder Mann der Flotte fehlt dem Landheer. Ein Seesieg gegen diese Staaten wäre nun bei glücklichem Landkrieg für uns unnötig, bei unglücklichem Landkrieg aber direkt wertlos, da uns das Menschenmaterial zur Ausnutzung des Sieges durch Landungen dann fehlen würde.

Die deutsche Schlachtflotte ist also nur gegen England gebaut, welches eventuell durch das französische II. Geschwader von Brest unterstützt werden könnte.

Nun verfügt England augenblicklich über 56 Linienschiffe und 38 Panzerkreuzer. Von diesen sind im Ausland 4 Panzerkreuzer, im Mittelmeer 6 Linienschiffe und 4 Panzerkreuzer. Diese Schiffe dürften für die Entscheidung ausfallen, zumal eine Bedrohung der italienischen Küstenbahnen eventuell von sehr viel größerer Bedeutung für unsere Gegner ist. Werden die Längstransporte der italienischen Mobilmachung und des Aufmarsches auf die eine Rhenolinie beschränkt, so ist ein aktives Eingreifen Italiens sehr erschwert, wenn nicht unmöglich. Mit dem wirklichen Erscheinen einer italienischen Operationsarmee im deutschen Aufmarschgebiete ist ernsthaft kaum zu rechnen.

Zur Verfügung stehen dagegen die 6 Linienschiffe und 4 Panzerkreuzer der Atlanticflotte, die in Dover und Berehaven stationiert ist, so daß Deutschlands 26 Linienschiffe *) und

---

*) In den auf Seite 7 und in Tabelle 1 berechneten „31“ Linienschiffen sind 6 Küstenpanzer mitgezählt, die zur Verwendung in der Hochsee ungeeignet sind.

9 Panzerkreuzer gegen 50 englische Linienschiffe und 30 Panzerkreuzer zu kämpfen hätten, die durch das II. französische Geschwader auf die Zahl von 56 bzw. 34 gebracht werden könnten.

Hieraus darf man wohl schließen, daß auf hoher See Englands Übermacht allein schon, ohne Hilfe von Frankreich, uns erdrücken müßte.

Das beste Mittel für den Schutz unserer Küsten wie unseres Handels, die offensive Seeschlacht und die Vernichtung des Gegners in derselben, bleibt also unserer Flotte versagt. Die Küsten werden aber geschützt werden können durch Wahl einer günstigen Verteidigungsstellung, die den Gegner bei Landungsversuchen zum Angriff zwingt. Eine solche Stellung glaubt man meines Wissens bei Helgoland zu finden. Es mag zugegeben werden, daß diese Stellung zur siegreichen Abwehr selbst doppelter Überlegenheit geeignet sein kann — ob zur offensiven Ausnutzung des Erfolges noch Kraft genug bliebe, ist allerdings eine weitere Frage. Aber wogegen sollen unsere Küsten denn geschützt werden? Die Beschießung kann nur wenigen befestigten Küstenpunkten drohen, und ihr treten die eigenen Befestigungen, Unterseeboote und Minensperren besser entgegen als die Schlachtflotte. Und die Landung eines englischen Invasionskorps an der deutschen Küste gehört zu den Unmöglichkeiten, solange noch die deutsche Armee nicht ihren letzten Landsturmmann an den Grenzen eingesetzt hat. Die Ausschiffung von etwa 70000 Mann — mit dieser Zahl rechnet England für Invasionstruppen — dauert lange Zeit, lang genug, um Landtruppen zur Störung und Vernichtung heranzuziehen. Ist aber die Landarmee geschlagen, so rettet der beste Flottenschutz Deutschland nicht vor der Katastrophe. Für Landungen kleinerer Einheiten gilt noch heut das Bismarcksche Wort vom Arretieren. Nun liegen aber die Landungsstellen eines englischen Invasionskorps gar nicht an der deutschen Küste, sondern in der Scheldemündung oder bei Esbjerg in Dänemark. Von dort aus können auch 70 000 Mann, in vereinigtem Wirken mit einer französischen oder dänischen Macht, uns sehr viel gefährlicher werden; dort auch allein ist der Nachschub jeder Art tatsächlich gesichert. Daher die

englischen und französischen Intriguen gegen die beabsichtigten Befestigungen Hollands bei Vlissingen, die ja wohl dem Schutze holländischer Neutralität, aber mindestens ebenso sehr dem Interesse Deutschlands dienen würden; daher weiter unser Eisenbahnausbau in Schleswig-Holstein, der ja genügend in der englischen Presse besprochen ist. Zur Begründung dieser Eisenbahnforderungen in der Budgetkommission hat unsere Regierung auch auf die Gefahr einer englischen Landung bei Esbjerg hingewiesen. Holland weiß, wie man Küsten schützt; nicht die Flotte soll vergrößert, sondern Befestigungen sollen errichtet werden; wir könnten von ihm lernen. Eine Landung in der Scheldemündung wird nun die beste Stellung bei Helgoland nicht hindern können. Einer Landung bei Esbjerg liegt sie allerdings in der Flanke, und erfordert daher seitens der englischen Flotte eine entsprechende Flankensicherung. Um aber die Landung selbst zu verhindern, müßten unsere Schiffe offensiv vorgehen, und damit sinkt auch hier die Bedeutung Helgolands, das nur als Rückzugsdeckung wirkt.

Gewiß soll unsere Küste nicht ungeschützt geradezu zu dem Versuch einer feindlichen Landung auffordern. Deshalb brauchen wir Küstenbefestigungen, leichte und schnelle Aufklärungsschiffe, Torpedo- und Unterseeboote, sicheren und schnellen Meldeapparat, und, last not least, die Landtruppe dahinter. Die Ausgaben für unsere Schlachtflotte sind aber für den Küstenschutz um so entbehrlicher, als eine eigentliche Landungsgefahr an unsern Küsten ja gar nicht besteht.

Die nächste Aufgabe unserer Flotte ist der Schutz unseres Handels, und dieser braucht Sicherheit gegen Wegnahme auf hoher See, und gegen Blockade unserer Häfen. Den ersten Schutz kann nur diejenige Flotte gewähren, die die hohe See beherrscht — unsere Flotte also nicht. Für diese Spezialaufgabe haben wir 6 große geschützte Kreuzer, England deren 34, wir 26 kleine geschützte Kreuzer und 6 im Bau, England deren 35 und 23 im Bau. Daß aber England gar nicht daran denkt, dem Kaperkrieg zu entsagen, wird genügend dadurch bewiesen, daß die Abmachungen der Londoner Konferenz nicht nur unbestätigt bleiben, sondern daß die Meinung des ganzen Landes

sich gegen sie erklärt hat, und dies in vielfachen Petitionen kund gibt.

Auf offener See kann also unsere Flotte dem Handel keinen Schutz gewähren. Sie gefährdet ihn vielmehr; denn nur ihre Existenz ist im Stande, einen Krieg mit England überhaupt herbeizuführen, nicht aber die friedliche Entwickelung unseres Überseehandels. Wieviele Schiffe aber im Kriegsfall unserer Handelsflotte verloren gingen, wegen ihrer Ladung, als Hilfskreuzer, und — reasons are cheap like blackberries — aus anderen Gründen, läßt sich nicht ausdenken. Auch die neutrale Flagge würde dann nicht schützen.

Weiter braucht unser Handel Schutz gegen Blockade unserer Seehäfen. Diese liegen in der Ostsee und in der Nordsee, erstere soll zuerst besprochen werden. In der Frankfurter Zeitung erschien vor kurzem ein Artikel mit der Überschrift: „Die englischen Dreadnoughts und die dänischen Meerengen.“ Die Ausführungen kulminierten in der Feststellung, daß Deutschland jetzt die unbeschränkte Vormacht in der Ostsee habe, seitdem der Tiefgang der modernen Schiffskolosse ihnen die Durchfahrt durch die seichten dänischen Meerengen ungemein erschwere. Dieser Darlegung soll nicht widersprochen werden; indes hat die Vorherrschaft auf der Ostsee, sobald England die Meerengen sperrt, für uns keinen größeren Wert, als etwa diejenige auf dem Rummelsburger See, denn nicht die Ostsee, sondern die Nordsee ist unser Kampf- und Zufuhrgebiet. Dieser Tatsache ist ja auch durch Verlegung der Hochseeflotte von Kiel nach Wilhelmshafen Rechnung getragen. Damit schwindet auch die große Wichtigkeit des Kaiser-Wilhelm-Kanals als „Roquier-Position“; Geltung kann er behalten als Schlupfloch. Freilich ist der Kanal leicht verwundbar, und es könnte sich ereignen, daß glücklich nach der Ostsee entschlüpfte Schiffe den Weg nach der Nordsee nicht mehr offen fänden. Nun, dann würden die braven Jungens auf ihnen wenigstens vor dem Schicksal bewahrt, nutzlos die Helgoländer Hummern zu mästen.

Die Blockade der Ostsee, soweit eine solche überhaupt erforderlich ist, liegt also an den dänischen Meerengen, und

könnte also auch nur durch Offensive auf die hohe See vereitelt werden; hierzu mangeln uns die Kräfte.

In der Nordsee müssen wir unterscheiden zwischen einer engen Blockade der deutschen Küste, und der weiten Absperrung des gesammten Meeres in der Linie Calais—Dover und von Scapa-Flow aus.

In dem diesjährigen Januarheft der „Marine-Rundschau" sind die Verhältnisse der Nordsee sehr anschaulich geschildert. Zunächst wird festgestellt, daß die Nordsee wirtschaftlich wie politisch ein englisch-deutsches Meer ist, und daß von den übrigen Mächten nur Holland und Dänemark eine gewisse Wichtigkeit behalten als Stützpunkte für eine enge Blockade der deutschen Küste.

Eine solche enge Blockade der deutschen Küste bietet aber derartige technische Schwierigkeiten, daß England sich bereits 1903 zum Ausbau von Scapa-Flow entschloß, um von dort aus „mit seinen überlegenen Massen an Kriegsschiffen jeder Art" mit Sicherheit auch die schottisch-norwegische Türe der Nordsee zu verschließen.

England verfügt nunmehr über drei Basispunkte an seiner Küste zur Sperrung der Nordsee, im Süden über die erstklassigen Flottenplätze Sheerness und Chatham zur Sperrung der nur 20 sm breiten Doverstraße, im Norden über Scapa-Flow, „die große, zwischen den Orkneyinseln Mainland, Hoy und Ronaldsay gelegene, schutz- und zugangreiche Reede", und zwischen beiden über den ausgezeichneten Flottenhafen Rosyth im Firth of Forth. Erwogen wird die Anlage eines Forth and Clyde-Kanals, der einer Rosyth-Flotte ungestörte Vereinigung mit einer Scapa-Flow- oder Dover-Flotte ermöglichen würde.

Wenn so die ganze englische Stellung auf völlige Sperrung der Nordsee angelegt ist, so kommt die Marine-Rundschau doch zu dem Schluß, daß England zur engen Blockierung der deutschen Küste schreiten würde, und zwar:

1. weil sich die Absperrung der Nordsee nicht ohne gleichzeitige Handelsblockade durchführen ließe, und diese gleichbedeutend wäre mit der Hereinziehung Neutraler in den Krieg,

2. weil die Volksmeinung in England die eigene Basis an der feindlichen Küste erblickte, „getreu dem Nelsonwort: if we do not try, we never can be succesful.“

So verlangt denn der Artikel als einzige Parade gegen Englands Vorherrschaft möglichste Stärke und Kriegsbereitschaft der deutschen Flotte.

Auch in dieser Schlußfolgerung ist wohl der Wunsch der Vater des Gedankens. Gewiß würde es der deutschen Flottenleitung nicht unangenehm sein, wenn die englischen Kräfte — Mannschaft wie Material — durch die höchst schwierige Blockade abgenutzt und verbraucht würden, während die deutschen Schiffe hinter ihren Befestigungen abwarten und günstige Wetterverhältnisse zu kräftigen Offensivstößen in diesem so schwierigen, ohne Schiffahrtszeichen nur Einheimischen vertrauten Fahrwasser ausnutzen könnten. Aber England wird uns diesen Gefallen nicht tun.

Den neutralen Mächten gegenüber würde England sicher nur sagen: „right or wrong, my sea“. Außerdem könnten Schiffe, deren Bestimmung nach Dänemark, Rußland und der Skandinavischen Halbinsel einwandsfrei festgestellt ist, mit Leichtigkeit durchgelassen werden. Der Handel nach deutschen Häfen würde eben, soweit er nicht Genua oder Triest wählte, nach Antwerpen oder den holländischen Häfen übergehen; es ließe sich das unschwer mit der Sperrung der Doverstraße vereinigen, und weder Belgien noch Holland würden Einwendungen erheben, selbst wenn Unbequemlichkeiten nicht vermieden werden könnten.

Daß man aber nicht im Sinne der öffentlichen Meinung zu handeln gedenkt, zeigt grade der Ausbau von Scapa-Flow. Übrigens hat kürzlich erst die „Times“ ausgeführt, daß grade England die Macht hat, „Deutschland zu einem langen, sich hinschleppenden Kriege zu zwingen“, und daß aus diesem Grunde das Deutsche Reich die Feindschaft Englands fürchte. Die Absperrung der ganzen Nordsee entspricht also sicher mehr der Ansicht der „Times“, als eine enge, zu baldiger Entscheidung auffordernde Küstenblockade.

Der schon mehrfach zitierte „Nauticus" (1910, Seite 275) sagt: „Das Unterseeboot erweitert den Küstenschutz in einer Weise, daß es unter Ausnutzung geographischer Verhältnisse ganze Meeresteile dem Feinde gefährlich macht. Die enge Blockade einer Küste, die Unterseeboote zu ihrer Verteidigung besitzt, dürfte in hohem Maße erschwert sein."

In England hat Sir John Wilson, der erste Lord der Admiralität ausgeführt, daß, wenn die Hochseeflotte in See sei, allein die Untersee- und Torpedoboote zum lokalen Schutz der Küste genügten.

Schwer verständlich ist es, wie man unter diesen Umständen annehmen kann, daß England sich doch zu einer engen Blockade der deutschen Nordseeküste entschließen würde. Unsere Landarmee hat es 1806 schwer gebüßt, dem Gegner ein ihr genehmes Stratagem zugeschrieben zu haben; unsere Marine wird gut tun, diesen Fehler zu vermeiden.

Welche Folgen wird aber diese Absperrung der Nordsee haben? Unsere Schlachtflotte wird vor der Wahl stehen, entweder tatenlos zuzusehen, wie der deutsche Seehandel, zu dessen Schutz sie geschaffen ist, vernichtet wird, oder zum Entscheidungskampf auf das offene Meer auszulaufen. Natürlich wird sie das letztere wählen. Nur zu sicher ist es bei dem höchst vervollkommneten englischen Nachrichtensystem, daß sie gegen die englische Gesamtflotte wird kämpfen müssen. Dann wird aber die erdrückende Übermacht auch unsern braven Seeleuten nur eine Lösung gestatten — den Untergang, und zwar den nutzlosen Untergang! Nutzlos wird ihr Untergang sein, da unsere Flotte den Seehandel doch nicht schützen konnte, und da zum Schutz der Küste andere Maßnahmen genügten, da ferner die Verluste, die auch die englische Seemacht treffen werden, in Englands Stellung doch keine Schwächung herbeiführen können. Zwei Ereignisse nur können Englands Lebensnerv treffen — der Abfall seiner großen Kolonien und der wirtschaftliche Zusammenschluß des europäischen Kontinents —; ein Verlust an Schiffen wird aber bei gleichzeitiger Vernichtung der deutschen Seemacht Englands maritime Vorherrschaft um so weniger gefährden, als zu gleicher Zeit Frankreichs Kräfte

2. weil die Volksmeinung in England die eigene Basis an der feindlichen Küste erblickte, „getreu dem Nelsonwort: if we do not try, we never can be succesful.“

So verlangt denn der Artikel als einzige Parade gegen Englands Vorherrschaft möglichste Stärke und Kriegsbereitschaft der deutschen Flotte.

Auch in dieser Schlußfolgerung ist wohl der Wunsch der Vater des Gedankens. Gewiß würde es der deutschen Flottenleitung nicht unangenehm sein, wenn die englischen Kräfte — Mannschaft wie Material — durch die höchst schwierige Blockade abgenutzt und verbraucht würden, während die deutschen Schiffe hinter ihren Befestigungen abwarten und günstige Wetterverhältnisse zu kräftigen Offensivstößen in diesem so schwierigen, ohne Schiffahrtszeichen nur Einheimischen vertrauten Fahrwasser ausnutzen könnten. Aber England wird uns diesen Gefallen nicht tun.

Den neutralen Mächten gegenüber würde England sicher nur sagen: „right or wrong, my sea“. Außerdem könnten Schiffe, deren Bestimmung nach Dänemark, Rußland und der Skandinavischen Halbinsel einwandsfrei festgestellt ist, mit Leichtigkeit durchgelassen werden. Der Handel nach deutschen Häfen würde eben, soweit er nicht Genua oder Triest wählte, nach Antwerpen oder den holländischen Häfen übergehen; es ließe sich das unschwer mit der Sperrung der Doverstraße vereinigen, und weder Belgien noch Holland würden Einwendungen erheben, selbst wenn Unbequemlichkeiten nicht vermieden werden könnten.

Daß man aber nicht im Sinne der öffentlichen Meinung zu handeln gedenkt, zeigt grade der Ausbau von Scapa-Flow. Übrigens hat kürzlich erst die „Times“ ausgeführt, daß grade England die Macht hat, „Deutschland zu einem langen, sich hinschleppenden Kriege zu zwingen“, und daß aus diesem Grunde das Deutsche Reich die Feindschaft Englands fürchte. Die Absperrung der ganzen Nordsee entspricht also sicher mehr der Ansicht der „Times“, als eine enge, zu baldiger Entscheidung auffordernde Küstenblockade.

Der schon mehrfach zitierte „Nauticus“ (1910, Seite 275) sagt: „Das Unterseeboot erweitert den Küstenschutz in einer Weise, daß es unter Ausnutzung geographischer Verhältnisse ganze Meeresteile dem Feinde gefährlich macht. Die enge Blockade einer Küste, die Unterseeboote zu ihrer Verteidigung besitzt, dürfte in hohem Maße erschwert sein.“

In England hat Sir John Wilson, der erste Lord der Admiralität ausgeführt, daß, wenn die Hochseeflotte in See sei, allein die Untersee- und Torpedoboote zum lokalen Schutz der Küste genügten.

Schwer verständlich ist es, wie man unter diesen Umständen annehmen kann, daß England sich doch zu einer engen Blockade der deutschen Nordseeküste entschließen würde. Unsere Landarmee hat es 1806 schwer gebüßt, dem Gegner ein ihr genehmes Stratagem zugeschrieben zu haben; unsere Marine wird gut tun, diesen Fehler zu vermeiden.

Welche Folgen wird aber diese Absperrung der Nordsee haben? Unsere Schlachtflotte wird vor der Wahl stehen, entweder tatenlos zuzusehen, wie der deutsche Seehandel, zu dessen Schutz sie geschaffen ist, vernichtet wird, oder zum Entscheidungskampf auf das offene Meer auszulaufen. Natürlich wird sie das letztere wählen. Nur zu sicher ist es bei dem höchst vervollkommneten englischen Nachrichtensystem, daß sie gegen die englische Gesamtflotte wird kämpfen müssen. Dann wird aber die erdrückende Übermacht auch unsern braven Seeleuten nur eine Lösung gestatten — den Untergang, und zwar den nutzlosen Untergang! Nutzlos wird ihr Untergang sein, da unsere Flotte den Seehandel doch nicht schützen konnte, und da zum Schutz der Küste andere Maßnahmen genügten, da ferner die Verluste, die auch die englische Seemacht treffen werden, in Englands Stellung doch keine Schwächung herbeiführen können. Zwei Ereignisse nur können Englands Lebensnerv treffen — der Abfall seiner großen Kolonien und der wirtschaftliche Zusammenschluß des europäischen Kontinents —; ein Verlust an Schiffen wird aber bei gleichzeitiger Vernichtung der deutschen Seemacht Englands maritime Vorherrschaft um so weniger gefährden, als zu gleicher Zeit Frankreichs Kräfte

durch einen schweren Landkrieg absorbiert sein werden, und der englische Handel kann durch solchen Ausgang überhaupt nur gewinnen. Verderblich wird aber dieser nutzlose Untergang unserer Flotte für uns dadurch, daß die mit ihr verlorenen Mannschaften wie Geldmittel für die Entscheidung auf dem Lande fehlen.

Unsere Schlachtflotte ist aber nicht nur außerstande, die ihr zugeteilten Aufgaben zu erfüllen, sondern sie schwächt direkt unsere Machtmittel, und hat unserer Machtstellung bereits empfindlich geschadet.

Unsere Machtmittel bestehen in Geld oder Geldeswert, und in Mannschaften. Wie sehr nun die Marine unsere Geldmittel beeinflußt hat, zeigt Tabelle 2. Gewiß haben sich auch die Ausgaben für die Landarmee gesteigert, entsprechend der Zunahme der Etatsstärke und der allgemeinen Steigerung aller Preise, von rund 678 Millionen 1901 auf rund 807 Millionen

Tabelle 2.

Jahr	Etatsstärke des deutschen Heeres	Etatsstärke der Kaiserlichen Marine	Ausgaben für Armee (in 1000 Mk.)	Ausgaben für Marine (in 1000 Mk.)	Stand der verzinsbaren Reichsschuld (schwebende und fundierte) am 1. 1. j. J. (in 1000 Mark)
1901	604 168	31 171	677 932	194 892	2 395 700
1902	605 811	33 563	669 180	205 356	2 813 500
1903	605 975	35 768	659 970	212 628	2 813 500
1904	606 872	38 406	647 078	206 555	3 103 500
1905	609 758	40 862	697 126	231 483	3 203 500
1906	614 353	43 328	752 640	245 473	3 543 500
1907	616 838	46 747	806 831	290 883	3 803 500
1908	619 014	50 323	827 459	337 708	4 003 500
1909	621 112	57 068	854 784	405 568	4 253 500
1910	622 285	62 013	807 223	434 045	4 553 500

Die Bevölkerung Deutschlands betrug: 1900: 56 367 178
1905: 60 641 278
1910: 64 896 881

Quellen: Statistik des Deutschen Reiches. Die Ausgaben für Armee und Marine sind einer Berechnung des Nauticus entnommen.

1910, aber die Ausgaben für die Marine sind in gleicher Zeit von rund 195 Millionen auf 434 Millionen gestiegen — und, wie oben gezeigt, nutzlos! Hätte sich die Steigerung der Ausgaben bei der Marine wenigstens in gleichen Grenzen bewegt wie bei der Landarmee, so würde sie 1910 nur etwa 232 Millionen betragen, also 200 Millionen weniger! Unsere Schuldenlast beträgt Ende 1910 rund fünf Milliarden*), die wir verzinsen müssen. Hätten wir bei der Marine in gleicher Weise mit der Budgeterhöhung Haus gehalten, wie bei der Landarmee, so hätten wir in dem Dezennium von 1901 bis 1910 nur etwa 2135 Millionen an Stelle von 2764 Millionen ausgegeben. Wenn diese 529 Millionen, die wir dann erspart hätten, zur Amortisation hätten Verwendung finden können, so würden wir — unter Hinzurechnung der durch diese Abzahlungen gesparten Zinsen — nur etwa $^{7}/_{8}$ der heutigen Schuldenlast haben. Die Steuern der Reichsfinanzreform sind also recht eigentlich Marinesteuern. Wir würden ferner die Etatsstärke der Marine 1910 erst auf 32 000 gehoben haben, und hätten damit von 1901 bis 1910 rund 136 000 Mann mehr in unseren Reservoirs zur Auffüllung der Landarmee in Kriegszeiten. Da nun für die Marine besonders kräftige und gesunde Leute ausgehoben werden, so wären diese 136 000 Mann in die Landarmee eingestellt, dafür aber hätte die gleiche Zahl grade auf der Grenze der Tauglichkeit stehender Militärpflichtigen, die jetzt ausgehoben sind, der Ersatzreserve oder dem Landsturm überwiesen werden können. Sicher wäre dann dem Staat manche Mannschaftspension, und dem genügend belasteten Ausbildungspersonal mancher Ärger mit wenig brauchbarem Material erspart.

Bisher hat nun unsere Landarmee trotz mancher für die Ausbildung schmerzlicher Einschränkungen doch noch nicht unter den Marineausgaben gelitten, in dem Budget von 1911 ist aber das Landheer zum erstenmal schwer beeinträchtigt. Sogar die sicher marinefreundliche Kreuzzeitung bringt daher in Nr. 565/10 einen Leitartikel mit der Überschrift „Flotte und Heer, oder Heer und Flotte", der nach der Schilderung

*) Am 1. I. 1911: 4 996 633 500 Mark.

der steten Bewilligungsfreudigkeit für Marineausgaben den nur zu wahren Satz ausspricht: „Ist es nicht Pflicht der Presse, in konservativem, staatserhaltendem Interesse darauf hinzuweisen, wo der Schwerpunkt unserer Macht allezeit gelegen hat und liegen wird, nämlich bei dem Landheer, und daß es nicht zu verantworten wäre, auf Kosten der Marine unsere Armee zu vernachlässigen?“

Um die Einstellung der Maschinengewehrkompagnien überhaupt zu ermöglichen, hat sich die diesjährige Militärvorlage zu einer Etatsherabsetzung bei der Infanterie verstehen müssen, und bei der Feldartillerie hat sie sich zur Umwandlung von 20 reitenden Batterien entschlossen. Eine Etatsherabsetzung muß aber bei allen Sachverständigen ernste Bedenken hervorrufen, sowohl für die Ausbildung der Mannschaften wie der Führer, die an dem Kriegsfall noch weniger entsprechende Stärken gewöhnt werden, als besonders durch die Einbuße an geübten Mannschaften des Beurlaubtenstandes zur Auffüllung der Kadres im Mobilmachungsfall*). Auch der Verzicht auf die reitenden Batterien ist tief beklagenswert, da grade die Schnelligkeit der Artillerie schon bei den Einleitungskämpfen der großen Schlachten, noch mehr aber bei der Ausnutzung des Erfolges, eine ausschlaggebende Rolle spielen kann. Friedrich der Große verdankt einen Teil seiner Erfolge der reitenden Artillerie, und wenn sich in der Kriegführung seit diesen Zeiten auch viel geändert hat, so bleiben gewisse allgemeine Wahrheiten doch bestehen, dazu gehört auch der Vorteil, den man in manchen Gefechtslagen aus der Schnelligkeit der Artillerie ziehen kann. Aber, so klagt der erwähnte Artikel mit Recht, jetzt wird eben in hohen und höchsten Kreisen alles, was zur Marine gehört, ausgezeichnet. „Es sind eben 40 Jahre verflossen, seit auf Frankreichs Feldern die Kaiserkrone von den Landratten gewonnen wurde, und unsere Zeit lebt und vergißt schnell.“

Wie die Marine zahlenmäßig die Landarmee beeinflußt, ist bereits dargelegt, aber heut noch wie zu Napoleons Zeiten

*) Vgl. Kreuzzeitung Nr. 92/1911: „Noch ein Wort zur Heeresvorlage.“

ist „la victoire avec les gros bataillons“. Neuerdings stellt der österreichische General der Infanterie von Woinowich fest, daß die Erhaltung der großen Heeresmassen in Zukunft ebenso wichtig sein wird wie früher, und daß daher die Erhöhung der Friedensstände zur Ausbildung möglichst viel Wehrfähiger wünschenswert ist: — wir aber vermindern unsere Etats. Immer wieder muß darauf hingewiesen werden, daß nur ein endgültiger Sieg auf dem Lande unsere Großmachtstellung dauernd erhalten kann.

Trotz aller dieser Tatsachen herrscht nun doch bei uns die allgemeine Ansicht, daß es nur unsere Flotte ist, die uns den Frieden bisher erhalten hat, und man begegnet dieser Meinung sogar in englischen Handelskreisen. In der Tat, wenn man die Hetzartikel der englischen Presse liest, wenn man die Hyde-Park orators hört, wie sie in leidenschaftlichster Art den englischen Arbeiter zur Vernichtung des deutschen Handels, der ihn brotlos mache und zum Hungern verdamme, auffordern, dann fragt man sich: „ja, warum fängt denn England keinen Krieg an?“ — und sehr bequem und beruhigend bietet sich die Antwort: „Die deutsche Flotte ist eben schon zu mächtig; die Engländer fürchten die Verluste, die sie selbst durch Vernichtung der deutschen Flotte erleiden müßten.“

Um auch diesen Punkt richtig zu würdigen, bedarf es eines Rückblicks.

Nach dem Kriege von 1870/71 war Deutschland tatsächlich eine Zeitlang der Schiedsrichter Europas. Unter Bismarcks Vorsitz tagte die Balkankonferenz in Berlin, und Bismarck verstand es, gelegentlich dem Kabinett von St. James energisch den Mund zu stopfen. So konnten sich sicher und ungestört die deutsche Industrie, der deutsche Handel entwickeln. Und die Flotte? Nun, zur Aufrechterhaltung des gewaltigen deutschen Ansehens genügten damals wenige, im Vergleich zu unsern heutigen Kolossen recht armselige Schifflein.

Auch die Kolonialerwerbungen änderten hierin zunächst nichts, und die Entwickelung des Überseehandels stieg mehr und mehr — ohne Flotte. Da plötzlich hieß es: „wir brauchen eine starke Flotte zum Schutz unserer maritimen Interessen“,

und die Werbetätigkeit des Flottenvereins begann. Es ist eigenartig, zu beobachten, wie seitdem sich unsere Stellung verschlechtert hat. Zunächst begann England recht rücksichtslos zu werden, im englischen Parlament wurde das Wort vom „funny emperor" gebraucht, und die Abwehr des damaligen Reichskanzlers verursachte nur neue englische Grobheiten. Freilich war der damalige Reichskanzler kein Bismarck mehr, und die Flottenbegeisterung war bereits angefacht. Und je mehr diese Begeisterung stieg, je größer unsere Flotte wurde, um so mehr sank unsere Stellung, um so isolierter standen wir. Sir Harry Johnston führt in einer der letzten Nummern des „Nineteenth Century" in einem Artikel „German Views of an Anglo-German Understanding" aus, wie die britische Diplomatie seit 10 Jahren jeden deutschen Expansionsversuch gekreuzt, und Deutschland konsequent auf die Seite gedrückt habe, während England, Frankreich und Rußland die Welt verteilten. Ein herrlicher Erfolg unserer Flottenmacht! So sind wir vom Schiedsrichter Europas zur quantité négligeable, und endlich in der Marokkoaffäre zur offenkundigen Dupe Frankreichs herabgesunken. Es erübrigt, auf die einzelnen Phasen dieser für Deutschlands Ansehen so traurigen Epoche einzugehen, nur ein Zitat aus der Kreuzzeitung soll noch Platz finden:

„Politisch sind uns in Marokko die Hände gebunden. Wenn wir wirtschaftlich nicht alle Kräfte anspannen, dann ist es unvermeidlich, daß wir den Franzosen gegenüber, die in politischer und wirtschaftlicher Beziehung nicht nur rührig, sondern auch höchst geschickt arbeiten, ferner den Spaniern gegenüber, deren wirtschaftliche Interessen mit politischen Mitteln stark gefördert werden, und auch den Engländern gegenüber, die ihre wirtschaftlichen Interessen tatkräftig wahrzunehmen am Werke sind, ins Hintertreffen geraten. Mit dem so erfreulich entwickelten deutschen Marokkohandel und mit der Gewinnung neuer Nährquellen für die deutsche Volkswirtschaft, besonders für die einem Mangel an Erzen entgegengehende deutsche Eisenindustrie ist es dann vor-

bei. Nicht unerwähnt darf in diesem Zusammenhange bleiben, daß Spanien durch sein neues Abkommen mit Marokko den Hafen von Santa Cruz de Mar Pequena oder Ifni im Süden der großen Ebene des Sus (Agadir liegt nördlich von dieser Ebene) erworben hat.“

Für uns Deutsche hat das Abkommen von Algeciras im wesentlichen nur den Erfolg gehabt, daß die Minenerwerbungen der Gebrüder Mannesmann der deutschen, einem Mangel an Erzen entgegengehenden Eisenindustrie verloren sind.

Am 29. März 1909 sagte Fürst Bülow im deutschen Reichstage über das deutsch-französische Abkommen:

„Deutschland aber sichert das Abkommen die freie Betätigung von Handel und Gewerbe in einem unabhängigen dem heutigen Gebietsumfange entsprechenden Marokko.“

Am 16. Januar 1911 erklärte der Minister Pichon unverblümt in der französischen Kammer, daß Frankreich dies unabhängige Marokko nie verlassen werde, „ich bin überzeugt, daß wir in Marokko ein französisches Werk verrichten, das wir auf keinen Fall im Stiche lassen dürfen, soll es nicht verloren sein.“

Nach der letzten, vor kurzem beschlossenen, Verstärkung der Besatzungstruppen arbeiten zurzeit 13 000 französische Soldaten an der pénétration pacifique Marokkos.

Gewiß haben wir Frieden behalten, aber um den Preis unseres Ansehens. Und wenn wir diesen Preis zahlten, so mag ja allerdings die Rücksicht auf die Schlachtflotte, die wir nicht aufs Spiel zu setzen wagten, der Grund sein.

Für England aber war die Ursache des Wartens die noch immer zu fürchtende Stärke unserer Landarmee, die es wahrscheinlich machte, daß zum Schluß doch Frankreich alle Kosten, auch die der deutschen Flotte, würde zahlen müssen *). Eine neue entscheidende Stellung Deutschlands auf dem Kontinent wäre aber für England unangenehmer als unsere Flotte. In diesem Jahre nun zum erstenmal leidet im Budget die Landarmee offenkundig, — noch ein paar Jahre weiter so, und die

*) Zurzeit ist eine weitere Friedensgarantie der Umstand, daß sich Rußland anscheinend wieder seinem ostasiatischen Zielen zuwendet.

Chancen werden für Frankreich, dem ja auch die englische Landarmee zu Hilfe kommt, weit günstiger sein. Die Befestigungen von Vlissingen scheinen ja neuerdings unter dem englisch-französischen Druck wirklich unter den Tisch zu fallen. Inzwischen aber können Standard und Morning Post und Daily Graphic und Hyde Park orators gar nicht genug hetzen, bis der Tag kommt, an dem uns unsere Flotte plötzlich den Frieden nicht mehr sichert, sondern nur unsere eigenen Stärkeverhältnisse zu unsern Ungunsten verschoben hat.

Noch eine eigenartige Tatsache muß Erwähnung finden. Nach sehr vorsichtig aufgestellten Berechnungen Steinmann-Buchers hat der Außenmarkt für Deutschland nur etwa $^1/_7$ des Wertes, den sein Innenmarkt besitzt. Die Wichtigkeit des Außenmarktes soll nicht angezweifelt werden; unrichtig erscheint es aber, für seinen Schutz — durch die Flotte — über die Hälfte der Kosten aufzuwenden, die der Schutz des siebenfach wertvolleren Innenmarktes — durch das Landheer — verursacht.

Wir leben in der Geburtszeit einer neuen weltgeschichtlichen Epoche. Im Westen beginnt mit der Annäherung Kanadas an Nord-Amerika sich ein wirtschaftlich geeinter Kontinent zu bilden, er wird auch die Nationen des alten Europas zu wirtschaftlicher Einigung zwingen, und in späteren Zeiten werden die modernen Europäer über unsere jetzige Handelspolitik genau so mitleidig lächeln, wie wir in Deutschland es jetzt über die Verhältnisse vor Gründung des Zollvereins tun. Die Logik, die vor hundert Jahren das Genie eines Napoleon dem noch unreifen Europa aufzwingen wollte, beginnt durchzubrechen. Sie bereitet sich vor durch die Internationalität der Wissenschaft und des Kapitals, durch die beginnende Internationalität der Großindustrie — z. B. den Schienenring oder die deutsche Erwerbung der „Small Arms"— durch die sich anbahnende Internationalität der Arbeiter. Gleiche Interessen werden dereinst dem wirtschaftlich geeinten Europa den Frieden sichern. Aber ohne vorherige äußere Kämpfe wird diese Zeit nicht erreicht werden. Insbesondere England wird versuchen müssen, Verluste, die es durch Abgang von Kolonien

erleiden wird, auszugleichen. Gegen derartige Versuche schützt uns aber unsere Schlachtflotte nicht, sie wird vernichtet werden, und zugleich unser Handel. Nehmen wir aber England die Möglichkeit, aus der von einer deutschen Schlachtflotte ihm drohenden Gefahr eine moralische Berechtigung zum Kampf herzuleiten, so würde bei einem beabsichtigten englischen Vorgehen das gesamte übrige Europa die gleiche Bedrohung für seinen eigenen Handel empfinden, und geeint durch wirtschaftliche Maßnahmen England zum Frieden zu zwingen wissen.

Vorläufig aber würde England sehr wenig klug handeln, in unserm Handel seinen besten Kunden vernichten zu wollen, wenn wir nicht durch die Ausgaben, die wir durch unsere Flotte ihm aufdrängen, sein Budget zu stark kelasteten. So ist unsere Flotte kein Friedensschutz, sondern eine Gefahr für den Frieden, und zwar um so mehr, je stärker sie wird. Wir dürfen nicht voraussetzen, daß England den Selbstmord begeht, unsere Flotte zu einer wirklichen Gefahr heranwachsen zu lassen.

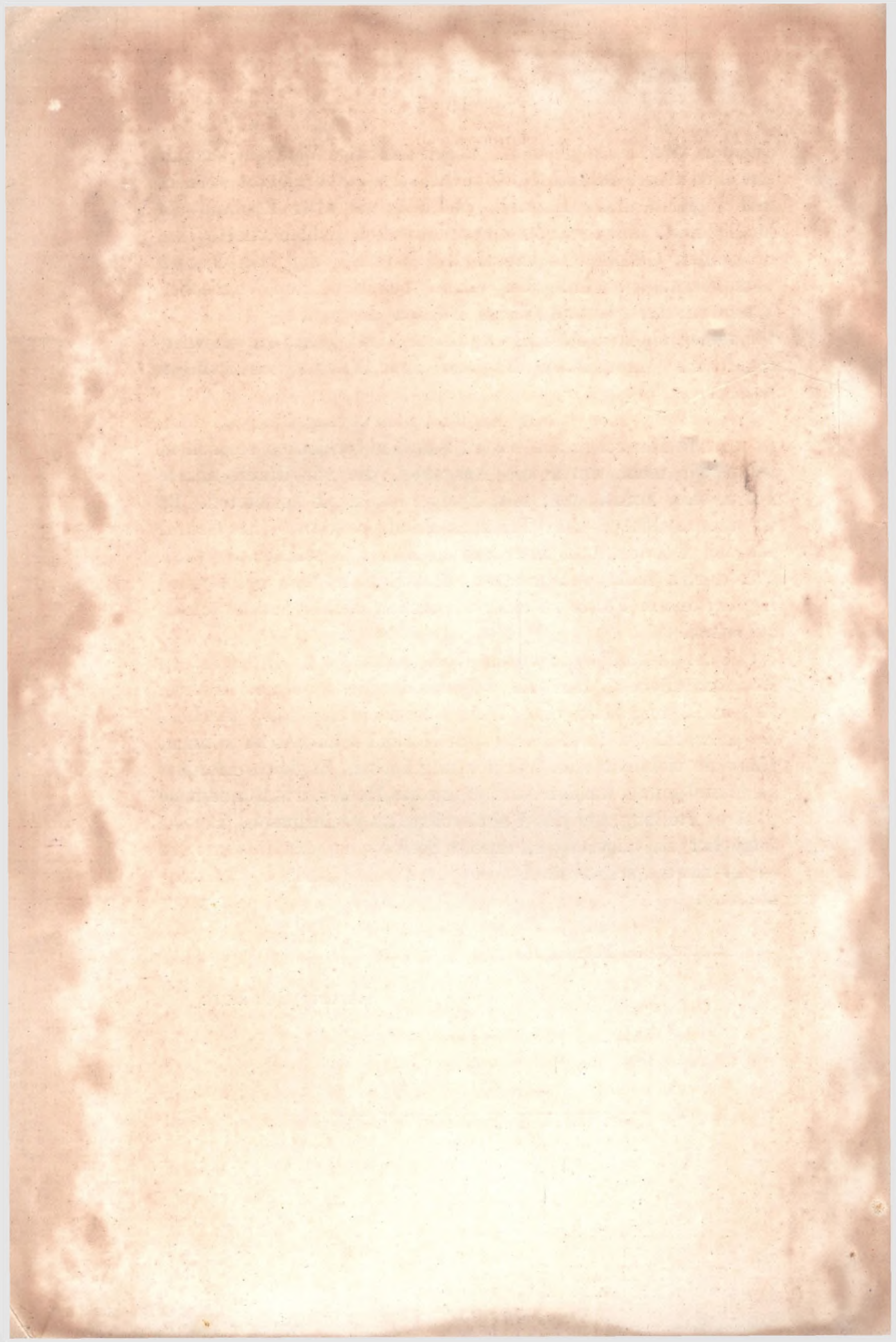
Um zu resumieren: unsere Hochseeflotte soll nur defensiven Zwecken dienen, aber sie verursacht die feindliche Politik Englands, und wird eine Waffenentscheidung nötig machen. Zu schwach, um in dieser unsern Handel schützen zu können, führt sie vielmehr seine Vernichtung herbei. Zugleich erfordert sie Mittel genug, um den Ausbau unseres Heeres, das Fundament unserer Stellung, auf das Unheilvollste zu beeinflussen. Bereits jetzt hat sie angefangen, unsere Stellung zu erschüttern: so bildet sie die schwerste Gefahr für Deutschlands Großmachtstellung.

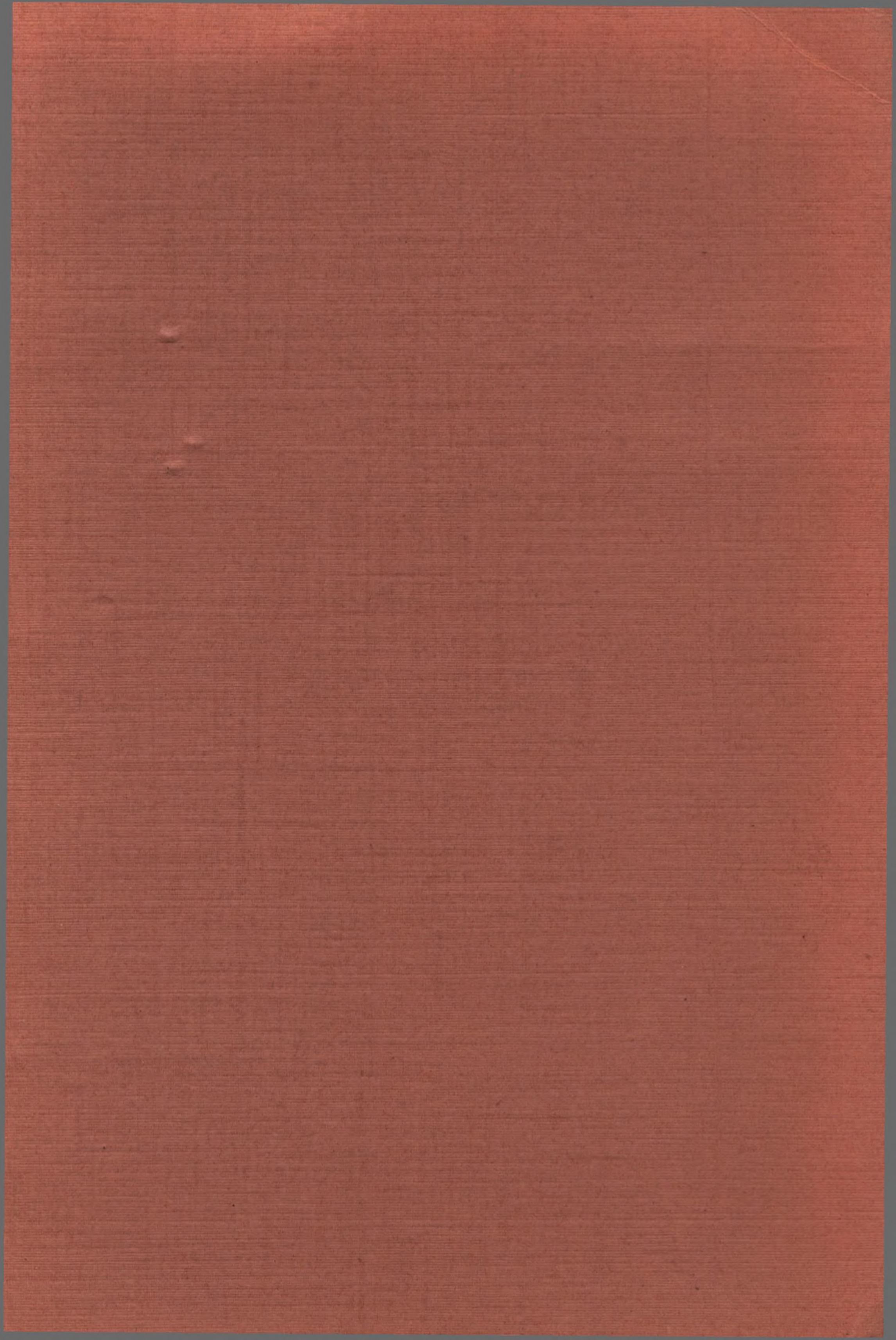
Marburg, im Februar 1911.

Hartwig Schubart.

Druck von Leonhard Simion Nf. in Berlin SW. 48.

47811





In demselben Verlage erschien:

Beziehungen zwischen der wirtschaftlichen Lage und der Wehrkraft eines Staates

Von

Hartwig Schubart

Hauptmann a. D.

□

Auszüge aus der Presse:

„Hamburger Nachrichten“ 2. 12. 10.:

Beziehungen zwischen der wirtschaftlichen Lage und der Wehrkraft des Staates. Von Hartwig Schubart, Hauptmann a. D., Berlin SW. 48. Verlag von Leonhard Simion 1910. Eine sehr lesenswerte Schrift! Sie will zum Nachdenken anregen und tritt der so viel verbreiteten Meinung entgegen, daß eine starke Rüstung den wirtschaftlichen Verfall des Volkes verursache. Wohlstand vermindert aber die Kriegstüchtigkeit des Einzelnen, falls jener eine gewisse Grenze überschreitet. Die Genugtuung erfahren wir, daß Deutschlands finanzielle Kriegsbereitschaft auf der Höhe steht. Auffällig ist die Ansicht des Verfassers, unsere Schlachtflotte sei weder im Frieden noch im Kriege in der Lage zu erfüllen, was man von ihr fordere. Zwei neue deutsche Armeekorps würden, nach seiner Ansicht, der deutschen Machtstellung besser dienen. Eine statistische Tabelle über Leistungen und Leistungsfähigkeit der großen Reiche der Welt schließt die Arbeit ab. Sie ist der Abdruck eines Vortrages und nur 27 Seiten stark.

„National-Zeitung“ 29. 12. 10.:

Beziehungen zwischen der wirtschaftlichen Lage und der Wehrkraft des Staates. Von Hartwig Schubart, Hauptmann a. D. Verlag Leonhard Simion Nf., Berlin. — Das kleine Buch bespricht in anregender Weise die allgemeine Wehrpflicht und ihre Wirkung auf die Erziehung des Volkes, vergleicht die Bedeutung der Flotte für Deutschland mit der seines Heeres und zieht für alle diese und ähnliche Fragen ethische und kommerzielle Gesichtspunkte heran. Daß der Herr Verfasser als Offizier der Landarmee zwei Armeekorps höher einschätzt als die ganze deutsche Flotte, kann man ihm nicht verdenken. Die Mehrheit des Reichstages und des deutschen Volkes würde seiner Ansicht nicht beitreten. Dagegen möchte ich mich seiner Erwägung anschließen, „daß wir uns mehr und mehr dem Punkte nähern, auf dem die Wohlhabenheit die Wehrkraft zu gefährden anfängt.“ Die Lektüre des Buches wirkt durchaus anregend.

„Militär-Wochenblatt“ 25. 2. 11.:

Die kleine, nur 28 Seiten umfassende Schrift ist die Wiedergabe eines Vortrages, der 1910 vor den Offizieren der Garnison Erfurt gehalten wurde. Wenn der Verfasser vorausschickt, daß die angeschnittene Frage zum Nachdenken anregen soll über Punkte, von denen die Entwicklung unserer ganzen Zukunft in erster Linie abhängt, so hat er diesen Zweck tatsächlich erreicht. . . . Der Vortrag ist überaus inhaltreich, national gedacht, geistreich durchgeführt — eine ernste Anregung auf manchem Gebiete unserer Tagesfragen.

Druck von Leonhard Simion Nf. in Berlin SW. 48.

47911